KOLEJNY NR 43
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XXI. Warszawa, 2 lipca 1939 r. Nr 26.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Lotnictwa Cywilnego.

OBWIESZCZENIA.

CZĘŚĆ C.

133.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 3 czerwca 1939 r. o przepisach badania lotniczo-lekarskiego dla stwierdzenia zdolności fizycznej i psychicznej do lotnictwa cywilnego.

Powołując się na przepis § 19 ust. (1) rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Opieki Społecznej z dnia 27 maja 1938 r. o służbie zdrowia lotnictwa cywilnego (Dz. U. R. P. nr 44 poz. 365 — przedruk Dz. Urz. M. K. nr 54), zatwierdzam do użytku służbowego przy przeprowadzaniu badań lotniczo-lekarskich w lotnictwie cywilnym „Przepisy badania lotniczo-lekarskiego dla stwierdzenia zdolności fizycznej i psychicznej do lotnictwa cywilnego", które ukazują się równocześnie w osobnym wydaniu Instytutu Badań Lekarskich Lotnictwa.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Z dniem tym tracą moc obowiązującą wszelkie dotychczasowe zarządzenia o badaniu, ocenie fizycznej i psychicznej zdolności do lotnictwa cywilnego w zakresie objętym niniejszymi przepisami.

Nr. L. Og. II/119/8/39.

134.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 maja 1939 r. o oświetleniu szybowców i motoszybowców w czasie lotów nocnych.

Do czasu nowelizacji rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r., wydanego w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych oraz Przemysłu i Handlu o sygnalizacji lotniczej oraz o lotniczych znakach naziemnych (Dz. U. R. P. z 1929 r. nr 1 poz. 10 — przedruk Dz. Urz. M.K. z 1938 r. nr 49) Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

we wszystkich przypadkach, gdy zgodnie z powołanym rozporządzeniem samoloty powinny być zaopatrzone w światła pozycyjne:

a) szybowce powinny być zaopatrzone w światła pozycyjne czerwone, widzialne na odległość 2 klm. w normalnych warunkach widzialności. Jeżeli na danym typie szybowca umieszczenie jednego światła pozycyjnego, tak by było widzielne ze wszystkich kierunków, jest niemożliwe, należy umieścić dwa światła pozycyjne czerwone, tak by światła te, uzupełniając się były widzialne ze wszystkich kierunków.

b) motoszybowce powinny posiadać światła pozycyjne takie, jak samolot.

Przy urządzaniu nocnych lotów szybowcowych nad jednym szybowiskiem nie może znajdować się równocześnie dwa lub więcej szybowców. Start następnego szybowca nie może nastąpić zanim szybowiec, który wystartował uprzednio, nie wyląduje lub nie oddali się co najmniej o 10 kilometrów. Równoczesne krążenie dwu lub więcej szybowców nad zboczem jest zakazane.

Nr L. SR. III/281/9/39.

135.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 maja 1939 r. nr 48 o wykazie lekarzy okręgowych oraz przychodni lotniczo - lekarskich służby zdrowia lotnictwa cywilnego.

W związku z przepisami § 5 ust. (1) oraz § 6 ust. (1) lit. a) rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Opieki Społecznej z dnia 27 maja

1938 r. o służbie zdrowia lotnictwa cywilnego podaje się w załączeniu do wiadomości wykaz siedzib i adresów kierownictwa oraz lekarzy okręgowych i przychodni lotniczo - lekarskich służby zdrowia lotnictwa cywilnego wraz z wyszczególnieniem nazwisk lekarzy.

Równocześnie unieważnia się okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 września 1932 r. w sprawie badania kandydatów na pilotów szybowcowych (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 41 poz. 371).

L. Og. II/119/6/39.

Załącznik do okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 maja 1939 r. nr

WYKAZ

lekarzy okręgowych i przychodni lotniczo-lekarskich służby zdrowia lotnictwa cywilnego.

I. KIEROWNICTWO SŁUŻBY ZDROWIA LOTNICTWA CYWILNEGO.

Instytut Badań Lotniczo-Lekarskich, Warszawa, ul. Rakowiecka nr 2-b, Kierownik Służby Zdrowia Lotn. Cyw. ppłk. dr Antoni FIUMEL.

II. LEKARZE OKRĘGOWI SŁUŻBY ZDROWIA LOTNICTWA CYWILNEGO.

Okręg	Siedziba	Nazwisko i imię Lek. Okr.	Obejmuje obszary województw
I	Warszawa, Lotnisko Okęcie	Dr Kochanowski Jerzy mjr. Nacz. Lek. 1 p. lotn.	Warszawskiego i Łódzkiego
II	Kraków, Lotnisko Czyżyny	Dr Michalik Kazimierz mjr. Nacz. Lek. 2 p. lotn.	Kieleckiego, Krakowskiego i Śląskiego
III	Poznań, Lotnisko Ławica	Dr Janas Tadeusz mjr. Nacz. Lek. 3 p. lotn.	Poznańskiego i Pomorskiego
IV	Dęblin, Lotnisko	Dr Letowt Witold mjr. Nacz. Lek. C.W.L. nr 1	Lubelskiego i Wołyńskiego
V	Lida, Lotnisko	Dr Kołaciński Ignacy kpt. Nacz. Lek. 5 p. lotn.	Wileńskiego i Nowogrodzkiego
VI	Lwów, Lotnisko Skniłów	Dr Leoszko Józef mjr. Nacz. Lek. 6 p. lotn.	Lwowskiego, Tarnopolskiego i Stanisławowskiego
VII	Brześć n/B Koszary 35 p. p	Dr Płachecki Jerzy kpt. Nacz. Lek. 35 p. piech.	Białostockiego i Poleskiego

III. PRZYCHODNIE LOTNICZO-LEKARSKIE SŁUŻBY ZDROWIA LOTNICTWA CYWILNEGO.

Okręg I.

Lp.	Miejscowość	Adres Przychodni	Nazwisko i imię Kierownika Przychodni
1	2	3	4
1	Przychodnia Nr 1 Warszawa	ul. Łazienkowska nr 3 (Stadion W. P.)	Dr. Bober Stanisław
2	Przychodnia Nr 2 Warszawa	ul. Nowy Świat nr 39	Dr. Budkiewicz Helena (kobiety)
3	Przychodnia Nr 3 Warszawa	Al. Niepodległości 132/136 m. 78	Dr. Osiński Aleksander
4	Przychodnia Nr 4 Warszawa	ul. Konopnickiej nr 6 (gmach Y.M.C.A.)	Dr. Bemski Edward
5	Łódź	Park Poniatowskiego (Hala Sportowa)	Dr. Kruszczyński Kajetan
6	Kutno	ul. Sienkiewicza nr 32 (Ośrodek Zdrowia)	Dr. Kaliszek Józef
7	Piotrków Tryb.	ul. Piłsudskiego nr 14	Dr. Galler Józef

Okręg II.

1	2	3	4
8	Kraków	ul. Zwierzyniecka 26	Dr. Sidorowicz Wacław
9	Katowice	ul. Raciborska nr 6	Dr. Janiak Sylwester
10	Bielsko Śl.	ul. Krasińskiego 24 (Ub. Społ.)	Dr. Libański Józef
11	Kielce	ul. Bandurskiego dom W. F. i P. W.	Dr. Balicki Janusz
12	Radom	ul. Mireckiego 18 (Miejsk. Ambulat. Szk.)	Dr. Duliniec Lucjan
13	Zakopane	Park Miejski, willa Jutrzenka	Dr. Oko Jan
14	Skarżysko	Poradnia Sport Fabr. Amunicji	Dr. Wasilewski Czesław

O k r ę g III.

1	2	3	4
15	Poznań	ul. Bukowska nr 25a (Ośrodek W. F.)	Dr. Kulesza Stefan
16	Gdynia	ul. Zgoda nr 4	Dr. Tomankiewicz Włodzimierz
17	Świecie	Baon Szkolny Lotnictwa Izba Chorych	Dr. Wiszniewski Kornel
18	Grudziądz	Izba Chorych Szkoły Pilotażu	Dr. Szydłowski Kazimierz
19	Bydgoszcz	ul. Nowy Rynek nr 4	Dr. Suwiński Jerzy
20	Toruń	ul. Wały (Hala Sportowa Okr. Ośr. W. F.)	Dr. Radecki Ładysław

O k r ę g IV.

1	2	3	4
21	Dęblin	C. W. L. Nr 1 (Izba Chorych)	Dr. Wiśniewski Wiktor
22	Lublin	Pl. Żwirki i Wigury (Dom Żołnierza Polsk.)	Dr. Mazur Stanisław
23	Biała Podl.	ul. Janowska 24 (Ośr. Zdrowia)	Dr. Koźmiński Władysław
24	Kowel	50 p. piech. (Izba Chorych)	Dr. Mroczkowski Franciszek
25	Łuck	ul. Kr. Jadwigi nr 43	Dr. Jakszewicz Franciszek
26	Równe	ul. Zamkowa nr 20	Dr. Rybicki Józef
27	Siedlce	Izba Chorych 22 p. piech.	Dr. Chalawa Stanisław

Okręg V.

1	2	3	4
28	Lida	ul. Listopada nr 9 Miejski Ośr. Zdrowia	Dr. Kołaciński Ignacy
29	Wilno	ul. Wielka nr 46 Miejsk. Ośr. Zdrowia	Dr. Pławiński Adam
30	Baranowicze	ul. Staszyca 15	Dr. Wężyk Andrzej
31	Nowogródek	Ośr. Zdrowia Wydz. Pow. ul. Pierackiego 5	Dr. Piekarski Tadeusz

Okręg VI.

1	2	3	4
32	Lwów	ul. Jabłonowskich 5 (Hala Sportowa)	Dr. Lalka Wacław
33	Przemyśl	ul. Mickiewicza 42 (Poradnia Sport.)	Dr. Miszczak Tadeusz
34	Tarnopol	ul. Kopernika 2 (Miejsk. Ośr. Zdrowia)	Dr. Lenart Edward
35	Stanisławów	ul. Kamińskiego 12	Dr. Hoszowski Stefan
36	Krosno	Szk. Podofic. Lotn. dla Małoletn. (Izba Chor.)	Dr. Niedźwirski Emil
37	Borysław	ul. Kościuszki 16	Dr. Mueller Tadeusz

Okręg VII.

38	Brześć n/B.	ul. Żwirki nr 3 (Okr. Urz. WF.)	Dr. Płachecki Jerzy
39	Białystok	ul. Legionowa nr 6 (Miejski Ośr. WF.)	Dr. Wiczuk-Wiczewski Zbigniew
40	Grodno	ul. Sobieskiego nr 3	Dr. Tustanowski Eustachy

136.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 maja 1939 r. nr 49 o nowej koncesji dla przedsiębiorstwa lotniczego Polskie Linie Lotnicze „LOT" Sp. z o. o.

Dnia 4 maja 1939 r. została zatwierdzona przez Ministra Komunikacji nowa koncesja dla państwowo - samorządowego przedsiębiorstwa lotniczego Polskie Linie Lotnicze „LOT", sp. z o. o.

Tekst tej koncesji podaje się w załączniku do niniejszego okólnika.

Z dniem zatwierdzenia nowej koncesji utraciła moc obowiązującą koncesja dotychczasowa nr L. III/466/8/32 z dnia 27 czerwca 1932 r. (Dz. Urz. M. K. z 1937 r. nr 41 poz. 361).

Nr L. Og. II/142/1/39.

Załącznik do okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 9 maja 1939 r. nr . . . .

Warszawa, dn. 4 maja 1939 r.

Na podstawie art. 8 ust. (2) lit. d) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 maja 1928 r. o prawie lotniczym, którego tekst jednolity został ogłoszony w Dz. U. R. P. z 1935 r. nr 69 poz. 437, udzielam w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Spraw Zagranicznych, Spraw Wojskowych, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Poczt i Telegrafów przedsiębiorstwu „Polskie Linie Lotnicze „LOT" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością", zarejestrowanemu w Sądzie Okręgowym w Warszawie, rejestr handlowy, dział B nr LXVIII 9825, zezwolenia (koncesji) na:

a) dokonywanie zarobkowego przewozu osób, bagażu, towarów i poczty statkami powietrznymi oraz wykonywanie wszelkich innych prawnie dozwolonych lotów zarobkowych z zachowaniem obowiązujących w tych sprawach przepisów;
b) wykonywanie prac aerofotogrametrycznych;

na warunkach następujących:

Postanowienia ogólne.

§ 1.

Przedsiębiorstwo „Polskie Linie Lotnicze „LOT" Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością", w dalszym ciągu krótko „LOT" zwaną, ma w ramach obowiązujących przepisów i niniejszej koncesji:

a) prawo i obowiązek utrzymywania na liniach krajowych i zagranicznych, wskazanych lub zatwierdzonych przez Ministra Komunikacji, stałej i regularnej komunikacji lotniczej w celu przewozu osób, bagażu, towarów i poczty;
b) prawo dokonywania zdjęć powietrznych dla celów pomiarowych za każdorazowym zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji;
c) prawo dokonywania lotów okrężnych miejscowych i nieregularnego przewozu osób i towarów w lotach, tzw. taksówkowych oraz prawo dokonywania lotów reklamowych i innych prawnie dozwolonych lotów zarobkowych;
d) obowiązek wykonywania lotów próbnych na pierwowzorach samolotów komunikacyjnych na polecenie Ministra Komunikacji;
e) obowiązek wykonywania wszelkich innych lotów na polecenie Ministra Komunikacji.

§ 2.

Za utrzymanie stałej i regularnej komunikacji lotniczej na liniach, o których mowa w § 1 p. a), oraz za loty wymienione w pkt. d) i e) § 1 niniejszej koncesji, „LOT" będzie przez cały czas jej trwania otrzymywać subwencje, udzielane według zasad, ustalonych przez Ministra Komunikacji w „Warunkach subwencjonowania".

Korzystanie z urządzeń lotniczych.

§ 3.

(1) „LOT" ma prawo korzystania w okresie ważności niniejszej koncesji z oddanych mu przez Ministerstwo Komunikacji do użytkowania urządzeń i zabudowań lotniczych, przeznaczonych i potrzebnych do wykonywania zadań wymienionych w § 1, jako to: z lotnisk, dworców portowych, hangarów lotniczych, budynków warsztatowych, urządzeń bezpieczeństwa lotów itp.

(2) Warunki korzystania przez „LOT" z tych urządzeń i zabudowań lotniczych ustala Minister Komunikacji. Mogą być one zmieniane przez Ministra Komunikacji, przy czym zmiana ich może nastąpić jedynie od początku roku kalendarzowego po zawiadomieniu o tym „LOTU" najpóźniej na sześć miesięcy przedtem.

(3) W celu sprawnego wykonywania komunikacji lotniczej „LOT" ma prawo korzystania z państwowej służby meteorologicznej bezpłatnie, a z państwowej służby łączności — na warunkach określonych przez obowiązujące przepisy lub zarządzenia.

(4) „LOT" może za każdorazową zgodą Ministerstwa Komunikacji zakładać i utrzymywać własne środki łączności dla celów bezpieczeństwa, regularności i służby ruchu lotnicze-

go, przy czym oddawanie przez „LOT" tych środków do użytku publicznego, może się odbywać tylko za zgodą właściwych władz państwowych i na warunkach określonych przez te władze.

Eksploatacja linij zagranicą.

§ 4.

Eksploatatcja przez „LOT" międzynarodowych linij lotniczych oraz przewóz nieregularny poza granicami kraju podlega oprócz warunków, określonych w niniejszej koncesji, również warunkom ustalonym:

a) w międzynarodowych umowach lotniczych, obowiązujących Rzeczpospolitą Polską,
b) w międzynarodowych umowach zawartych z odpowiednimi władzami państw obcych,
c) w koncesjach, udzielonych przez Rząd Polski przedsiębiorstwom zagranicznym, eksploatującym daną linię łącznie z „LOTEM",
d) w koncesjach udzielonych przez obce rządy „LOTOWI" na eksploatację danych linij.

Ogólne zasady eksploatacji linij.

§ 5.

(1) „LOT" ma obowiązek:

a) uruchamiania komunikacji, wspomnianej w § 1 litera a), na poszczególnych liniach lotniczych w terminach, które w porozumieniu z „LOTEM" oznaczy Ministerstwo Komunikacji, oraz

b) utrzymywanie ruchu na tych liniach, zgodnie z zatwierdzonymi rozkładami lotów (§ 6).

(2) „LOT" obowiązany jest wykonać w miesiącach letnich przynajmniej 80%, w miesiącach zaś zimowych przynajmniej 60% lotów, przewidzianych rozkładem dla poszczególnych linij lotniczych, przy czym przerwy w lotach, zaakceptowane przez Ministerstwo Komunikacji, jak też niedokonanie lotów, wywołane siłą wyższą, nie będą brane w rachubę. Okres zimowy obejmuje miesiące: październik, listopad, grudzień, styczeń, luty, marzec, okres letni — pozostałe miesiące.

Taryfy i rozkłady lotów.

§ 6.

Taryfy za przewóz osób, towarów i bagaży oraz opłaty za loty okrężne i taksówkowe, powinny być przedstawiane Ministrowi Komunikacji do zatwierdzenia co najmniej na miesiąc, a rozkłady lotów co najmniej na dwa tygodnie przed zamierzonym wprowadzeniem ich w życie.

Przewóz poczty.

§ 7.

(1) „LOT" jest obowiązany, w myśl art. 45 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie, której teks jednolity ogłoszony został w załączniku do obwieszczenia Ministra Poczt i Telegrafów z dnia 4 sierpnia 1933 r. (Dz. U. R. P. nr 63 poz. 481), przewozić ładunki pocztowe podczas lotów regularnej komunikacji (§ 1 p. a) na warunkach, określonych w umowie zawartej między Zarządem przedsiębiorstwa państwowego „Polska Poczta, Telegraf i Telefon" a „LOTEM".

(2) „LOT" obowiązany jest ponadto przewozić pocztę kurierską na warunkach określonych w umowie między Ministerstwem Spraw Zagranicznych a „LOTEM".

Sprzęt i materiał.

§ 8.

(1) Dobór nowych typów sprzętu, sposób ich odbioru technicznego oraz sposób ich wprowadzenia do normalnego użytku na liniach „LOTU", powinny być uzgadniane z Ministerstwem Komunikacji.

(2) Samoloty „LOTU" powinny pozostawać w granicach Rzeczypospolitej Polskiej, z wyjątkiem przypadków uzasadnionych koniecznością rozmieszczenia samolotów zagranicą w związku z eksploatacją przez „LOT" linij zagranicznych.

(3) W okresie przerwy komunikacji lotniczej z zagranicą, przekraczającej jeden miesiąc, statki powietrzne, przebywające jako rezerwa zagranicą, powinny być sprowadzone do portu macierzystego, o ile Ministerstwo Komunikacji na wniosek „LOTU" nie zarządzi inaczej.

(4) „LOT" obowiązany jest do posiadania stale w zapasie materiałów pędnych i smarów w ilościach wskazanych przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 9.

„LOT" nie ma prawa bez zezwolenia Ministerstwa Komunikacji używać do komunikacji lotniczej samolotów i silników, nie będących własnością „LOTU".

Personel.

§ 10.

(1) Wszyscy pracownicy „LOTU" na placówkach krajowych powinni być obywatelami polskimi. W przypadkach wyjątkowych może

„LOT" zatrudniać w kraju obywateli innych państw (cudzoziemców), lecz tylko za każdorazową zgodą Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych.

(2) Na placówkach zagranicznych, poza obywatelami polskimi, mogą być zatrudniani tylko obywatele państwa, w którym znajduje się dana placówka i tylko w przypadkach, gdy warunek taki jest przewidziany w umowach Polski z tym państwem, lub w koncesjach, uzyskanych przez „LOT" od tego państwa. Zatrudnianie przez „LOT" obywateli innych państw obcych zagranicą może mieć miejsce jedynie w tych przypadkach, gdy „LOT" nie będzie mógł znaleźć na dane stanowisko odpowiedniego pracownika — obywatela państwa, na obszarze którego znajduje się placówka „LOTU", a obowiązujące przepisy wewnętrzne tego państwa nie stoją temu na przeszkodzie.

(3) „LOT" obowiązany jest uzyskać na przyjęcie każdego pracownika zgodę Wojewody (Komisarza Rządu na m. st. Warszawę), właściwego dla miejscowości, w której ma być obsadzone.

„LOT" jest obowiązany przedstawiać Ministerstwu Komunikacji szczegółowe wykazy personelu, zgodnie z wskazaniami tego ministerstwa. Na żądanie Ministerstwa Komunikacji „LOT" jest obowiązany usunąć każdego pracownika, jak również poszczególnych członków Zarządu.

(4) Przy kompletowaniu personelu „LOT" powinien zapewnić pierwszeństwo odpowiednio uzdolnionym i wykwalifikowanym byłym wojskowym W. P., a przede wszystkim byłym pracownikom w lotnictwie wojskowym lub cywilnym polskim.

Nadzór.

§ 11.

(1) W celu wykonywania stałego nadzoru nad „LOTEM" Minister Komunikacji wyznacza Komisarza Rządowego „LOTU".

(2) Komisarzowi Rządowemu służy prawo:

1) wglądu w każdą dziedzinę działalności przedsiębiorstwa,

2) uczestniczenia w posiedzeniach Rady Nadzorczej i w Zgromadzeniach Spólników z prawem zabierania głosu,

3) sprzeciwu w sprawach, które uzna za sprzeczne z obowiązującymi przepisami, z postanowieniami niniejszej koncesji, lub statutem „LOTU" względnie szkodliwe dla bezpieczeństwa Państwa Polskiego i finansowych interesów Skarbu Państwa lub dla interesu publicznego.

(3) W razie założenia przez Komisarza Rządowego sprzeciwu w sprawach, wymienionych w ust. (2) p. 3) niniejszego paragrafu, wykonanie uchwały lub zarządzenia, które wywołały sprzeciw, podlega zawieszeniu.

(4) Jeżeli Ministerstwo Komunikacji nie potwierdzi sprzeciwu w ciągu dni 14 od daty przedstawienia mu sprawy przez „LOT", uchwała lub zarządzenie uzyskuje automatycznie moc obowiązującą.

(5) „LOT" jest obowiązany zawiadamiać Komisarza Rządowego o terminach posiedzeń Rady Nadzorczej i Zgromadzenia Spólników.

(6) W specjalnych przypadkach Minister Komunikacji może wyznaczać komisje lub delegować rzeczoznawców do zbadania bądź poszczególnych działów gospodarki, bądź też pewnych spraw „LOTU".

(7) Dla umożliwienia Komisarzowi Rządowemu oraz wspomnianym wyżej komisjom i rzeczoznawcom wykonania ich obowiązków, Zarząd i placówki „LOTU" obowiązane są okazywać tym organom wszystkie swe księgi, rachunki i dokumenty oraz udzielać im potrzebnych wyjaśnień.

§ 12.

„LOT" jest obowiązany przedstawiać Ministerstwu Komunikacji żądane przez nie sprawozdania i dane statystyczne. W tym celu powinien prowadzić wskazane przez Ministerstwo Komunikacji książki i zapiski, niezbędne do sporządzania tych sprawozdań i danych statystycznych.

Współpraca z władzami Państw obcych oraz z innymi towarzystwami.

§ 13.

(1) Przy zawieraniu przez „LOT" umów z władzami państw obcych w sprawie zakładania i eksploatacji linij lotniczych powinien „LOT" stosować się do wytycznych i instrukcyj, ustalonych przez Ministerstwo Komnikacji.

(2) Umowy zawierane przez „LOT" z zagranicznymi towarzystwami komunikacji lotniczej, dotyczące sposobu eksploatowania linij powietrznej, lub regulujące szczegóły eksploatacyjne, powinien „LOT" przedstawiać Ministerstwu Komunikacji do wiadomości.

Ubezpieczenie.

§ 14.

„LOT" obowiązany jest ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej w stosunku do osób trzecich.

Postanowienia końcowe.

§ 15.

(1) Z chwilą wybuchu wojny lub z chwilą zarządzenia ogólnej bądź częściowej mobiliza-

cji, albo gdy tego wymaga interes obrony Państwa, stwierdzony uchwałą Rady Ministrów na wniosek Ministra Spraw Wojskowych, może być ograniczona lub nawet wstrzymana działalność „LOTU", przewidziana w niniejszej koncesji bez prawa żądania jakichkolwiek odszkodowań z tego tytułu przez „LOT".

(2) W czasie pokoju ograniczenie lub wstrzymanie działalności „LOTU" może zarządzić Minister Komunikacji, gdy uzna to za konieczne, również bez prawa żądania odszkodowań przez „LOT".

§ 16.

„LOT" nie ma prawa odstępowania nikomu bez uprzedniej zgody Ministra Komunikacji praw i obowiązków wynikających z niniejszej koncesji.

§ 17.

Jeżeli „LOT" mimo dwukrotnych wezwań Ministra Komunikacji uchyla się od wykonania zarządzeń władz państwowych, lub o ile postąpi wbrew warunkom niniejszej koncesji, albo też nie zachowa przepisów, dotyczących komunikacji lotniczej, lub też innych przepisów, ogólnie obowiązujących, Minister Komunikacji ma prawo cofnąć koncesję.

§ 18.

Czas trwania koncesji niniejszej ustala się od 1 stycznia 1939 r. do 31 grudnia 1948 r.

Minister Komunikacji:
(—) *J. Ulrych.*

OBWIESZCZENIE

Zawiadomienie.

W związku z okólnikiem Ministerstwa Komunikacji Nr L. II/1/36 z dnia 17 września 1936 r. w sprawie zmiany prawa budowlanego (Dz. Urz. M. K. z 1936 r. nr 53 poz. 261) podaje się do wiadomości, że jednolity tekst rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli został ogłoszony w Dz. U. R. P. z 1939 r. nr 34 poz. 216.

L. Og. II/122/11/39.

CZĘŚĆ C.

WYCIĄG

z ustawy z dnia 30 marca 1939 r. o komunikacjach w służbie obrony Państwa.

Rozdział I.

Przepisy wstępne.

Art. 1. (1) Za komunikacje w rozumieniu ustawy niniejszej uważa się zespół środków i czynności związanych z przenoszeniem na odległość osób, rzeczy i wiadomości.

(2) Do zespołu środków (ust. (1)), zalicza się wszelkie przedmioty oraz urządzenia główne i pomocnicze, służące potrzebom ruchu i pozostające w zarządzie danej komunikacji, jako to: ...., statki powietrzne...., urządzenia telekomunikacyjne...., budynki, warsztaty...., urządzenia nawigacyjne i sygnalizacyjne, lotniska... itp.

(3) Do zespołu środków (ust. (1)), zalicza się również te przedmioty i urządzenia komunikacji, które wskutek zmiany swego przeznaczenia zostały użyte w służbie obrony Państwa do celów nie związanych bezpośrednio z przenoszeniem na odległość osób, rzeczy i wiadomości.

Art. 2. (1) Przepisy ustawy niniejszej stosuje się do następujących komunikacyj:

. . . .

5) żeglugi powietrznej,

. . . .

Rozdział II.

Przepisy szczegółowe o komunikacjach.

Art. 13. (1) W razie wybuchu wojny lub zarządzenia mobilizacji tudzież w przypadkach, gdy tego wymagać będzie interes obrony Państwa stwierdzony uchwałą Rady Ministrów, podporządkowuje się wszystkie komunikacje interesom obrony Państwa.

. . . .

Art. 15. (1) W warunkach wymienionych w art. 13 ust. (1), pozbycie statków powietrznych lub obiektów pływających żeglugi morskiej albo śródlądowej — niezależnie od tego jaką siłą są poruszane — a stanowiących własność obywateli polskich lub osób prawnych mających siedzibę prawną lub dopuszczonych do działalności na obszarze Państwa, tudzież umowy ograniczające prawo rozporządzania przez wymienione osoby tymi przedmiotami na rzecz cudzoziemskich osób fizycznych lub prawnych są z mocy samego prawa nieważne, jeżeli nastąpią bez zezwolenia właściwej władzy.

. . . .

Art. 17. (1) W warunkach wymienionych w art. 13 ust. (1) samorządowe i prywatne przedsiębiorstwa kolei żelaznych, dróg kołowych, żeglugi śródlądowej, żeglugi powietrznej oraz zarobkowego przewozu pojazdami mechanicznymi na określonych liniach komunikacyjnych przechodzą pod zwierzchnie kierownictwo Ministra Komunikacji, a ich zarządy stają się organami wykonawczymi Ministra Komunikacji.

. . . .

Art. 20. Przedsiębiorstwom wymienionym w art. 17—19 poddanym pod zwierzchnie kierownictwo państwowe lub przedsiębiorstwa państwowego nie służy z tego tytułu żadne roszczenie do Skarbu Państwa.

. . . .

Rozdział III.

Bezpieczeństwo i ochrona tajemnicy.

Art. 22. Wszelkie zarządzenia, nakazy, polecenia, informacje lub wyjaśnienia władz państwowych w sprawach objętych ustawą niniejszą lub rozporządzeniem wydanym na jej podstawie oraz związane z tymi zarządzeniami, nakazami, poleceniami, informacjami lub wyjaśnieniami pisma, umowy, dokumenty i wiadomości stanowią tajemnicę państwową w rozumieniu art. 9 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934 r. o niektórych przestępstwach przeciwko bezpieczeństwu Państwa (Dz. U. R. P. Nr 94, poz. 851).

. . . .

Rozdział IV.

Wojskowa służba komunikacji.

Art. 26. (1) W warunkach wymienionych w art. 13 ust. (1) każdy funkcjonariusz i pracownik komunikacji, w wieku do ukończonych 60 lat życia, choćby nie podlegał powszechnemu obowiązkowi wojskowemu, — może być powołany do wojskowej służby komunikacji stosownie do zarządzeń, wydanych przez Ministra Spraw Wojskowych w porozumieniu z właściwymi ministrami.

. . . .

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1939 r. nr 29, poz. 195).

USTAWA

z dnia 30 marca 1939 r.

o zmianie ustawy o ochotniczych lotach ćwiczebnych.

Art. 1. W ustawie z dnia 23 stycznia 1937 r. o ochotniczych lotach ćwiczebnych (Dz. U. R. P. Nr 6, poz. 48) wprowadza się zmiany następujące:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Art. 1. Żołnierze rezerwy: piloci, obserwatorzy oraz strzelcy samolotowi, posiadający przydział do rezerwy lotnictwa wojska lub marynarki wojennej, mogą — jeżeli nie przekroczyli 40 lat życia — odbywać poza okresem obowiązkowych ćwiczeń rezerwy ochotnicze loty ćwiczebne dla dalszej zaprawy i pogłębienia nabytego wyszkolenia w zakresie posiadanych specjalności liniowego personelu latającego.";

2) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Art. 2. Żołnierze rezerwy, wymienieni w art. 1, podlegają w razie odbywania ochotniczych lotów ćwiczebnych, wojskowym przepisom służbowym i dyscyplinarnym oraz przepisom prawa karnego wojskowego, w tym samym zakresie, jak podczas odbywania obowiązkowych ćwiczeń rezerwy.";

3) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Art. 3. Za każdy dzień służby w czasie odbywania ochotniczych lotów ćwiczebnych żołnierze rezerwy, wymienieni w art. 1, otrzymują wynagrodzenie w wysokości: 1) oficerowie 8 zł; 2) podoficerowie 6 zł; 3) starsi szeregowcy i szeregowcy 3 zł.";

4) w art. 4 ust. (1) otrzymuje brzmienie:

„(1) Prócz wynagrodzenia dziennego żołnierze rezerwy, wymienieni w art. 1, otrzymują za ochotnicze loty ćwiczebne, wykonane w ilości i na warunkach, określonych rozporządzeniem Ministra Spraw Wojskowych —

dodatek lotniczy, płatny półrocznie z dołu w wysokości:

Żołnierze rezerwy: piloci, obserwatorzy i strzelcy samolotowi	Piloci, obserwatorzy i strzelcy samolotowi	
	oficerowie	podchorążowie, podoficerowie, starsi szeregowcy i szeregowcy (starsi marynarze, marynarze)
	wysokość dodatku lotniczego półrocznego w zł	
zaliczeni do I klasy . . .	250	180
zaliczeni do II klasy . . .	200	160
zaliczeni do III klasy . .	170	140
przed zaliczeniem do III klasy	150	120

5) w art. 5 ust. (1) otrzymuje brzmienie:

„(1) Wysokość dodatku lotniczego, określona w art. 4, obowiązuje od dnia 1 stycznia 1937 r. dla pilotów rezerwy, a dla obserwatorów i strzelców samolotowych rezerwy od pierwszego dnia półrocza, określonego w art. 4 ust. (2), jeżeli w czasie półrocza uzyskali uprawnienie odbywania ochotniczych lotów ćwiczebnych.";

6) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Art. 6. Żołnierze rezerwy, wymienieni w art. 1, podczas latania korzystają bezpłatnie z ekwipunku lotniczego, stanowiącego własność Skarbu Państwa.";

7) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Art. 7. Szeregowcy i starsi szeregowcy, a w miarę możności także oficerowie i podoficerowie rezerwy, otrzymują w czasie odbywania ochotniczych lotów ćwiczebnych zakwaterowanie w formacji lotniczej (ośrodku przysposobienia wojskowego lotniczego), w której odbywają loty.";

8) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Art. 8. Żołnierzom rezerwy, wymienionym w art. 1, zamieszkałym poza miejscem postoju formacji lotniczej (ośrodka przysposobienia wojskowego lotniczego), w której mają odbywać lub odbywają ochotnicze loty ćwiczebne, służy prawo przejazdu na koszt Skarbu Państwa koleją lub innym najtańszym środkiem lokomocji według zasad, obowiązujących przy podróżach służbowych żołnierzy w służbie czynnej z miejsca zamieszkania do miejsca postoju formacji lotniczej (ośrodka przysposobienia wojskowego lotniczego) i z powrotem, najwyżej jednak sześć razy w ciągu jednego półrocza (art. 4 ust. (2)). Według tych samych zasad przysługuje również żołnierzom tym prawo przejazdu z miejsca zamieszkania do Instytutu Badań Lekarskich Lotnictwa w celu zbadania stanu zdrowia i z powrotem do miejsca zamieszkania.";

9) w art. 9 ust. (2) otrzymuje brzmienie:

„(2) Ponadto w razie śmierci żołnierza rezerwy, wymienionego w art. 1, spowodowanej wypadkiem lotniczym podczas odbywania ochotniczych lotów ćwiczebnych, rodzinie zmarłego służy prawo do jednorazowego zasiłku pośmiertnego, który wynosi:

a) dla rodziny oficera — 1.500 zł,

b) dla rodziny podoficera, starszego szeregowca i szeregowca — 1.000 zł".

Art. 2. Minister Spraw Wojskowych ogłosi w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej jednolity tekst ustawy z dnia 23 stycznia 1937 r. o ochotniczych lotach ćwiczebnych (Dz. U. R. P. Nr 6, poz. 48), z uwzględnieniem zmian, wynikających z przepisów, ogłoszonych przed dniem wydania jednolitego tekstu. [1])

Art. 3. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi Spraw Wojskowych.

Art. 4. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów: *Sławoj Składkowski*

Minister Spraw Wojskowych: *Kasprzycki*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1939 r. nr 29, poz. 198)

WYCIĄG

z ustawy z dnia 30 marca 1939 r. o powszechnym obowiązku świadczeń rzeczowych.

DZIAŁ IV.

Obowiązek świadczeń rzeczowych.

Rozdział II.

Zakres obowiązku świadczeń rzeczowych.

. . . .

Art. 52. (1) Oddanie do użytku nieruchomości uprawnia Państwo do urządzania na nich umocnień i fortyfikacyj, stawiania fabryk i innych budowli, budowy mostów, dróg, kolei żelaznych, urządzeń telekomunikacyjnych i innych urządzeń do celów wojennych tudzież do eksploatacji lasów i kopalń.

(2) Oddanie nieruchomości do swobodnego rozporządzenia nadaje Państwu, oprócz uprawnień, określonych w ust. (1), również prawo istotnej zmiany lub zburzenia budynków.

(3) Na żądanie właściciela nieruchomości oddanej do użytku lub swobodnego rozporządzenia, przeprowadza się jej wywłaszczenie; zgłoszenie tego żądania nie wstrzymuje przejęcia nieruchomości.

. . . .

Rozdział IV.

Pobranie przedmiotów świadczeń rzeczowych.

. . . .

1) Jednolity tekst ustawy o ochotniczych lotach ćwiczebnych ogłoszony został w Dz. U. R. P. z 1939 r. nr 47, poz. 306.

Art. 64. (1) Jako przedmioty świadczeń rzeczowych, mogą być pobrane również ruchomości:

1) złożone i przechowywane w domach składowych, w składach i magazynach celnych, w magazynach kolejowych, pocztowych oraz w magazynach lub składach innych przedsiębiorstw przewozowych;

2) przewożone lub transportowane lądem, wodą lub powietrzem.

(2) Wydanie przedmiotów świadczenia zwalnia w przypadkach wymienionych w ust. (1), depozytariuszów lub przewoźników od ciążących na nich obowiązków prawnych. Wynagrodzenie z tytułu tych świadczeń służy interesowanym na zabezpieczenie tych samych praw, jakie im służyły na wydanych przedmiotach świadczeń.

(3) Rozporządzenie wykonawcze określi sposób pobierania przedmiotów świadczeń rzeczowych, wymienionych w ust. (1).

. . . .

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1939 r. nr 30, poz. 200).

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 25 marca 1939 r.

w sprawie złożenia przez Szwecję dokumentu ratyfikacyjnego Międzynarodowej Konwencji Sanitarnej z dnia 12 kwietnia 1933 r., dotyczącej żeglugi powietrznej.

Podaje się niniejszym do wiadomości, na podstawie komunikatu Rządu Holenderskiego, że zgodnie z art. 63 Międzynarodowej Konwencji Sanitarnej, dotyczącej żeglugi powietrznej, podpisanej w Hadze dnia 12 kwietnia 1933 r. (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 8, poz. 84), został złożony Rządowi Holenderskiemu dnia 28 listopada 1938 r. w imieniu Rządu Szwedzkiego dokument ratyfikacyjny powyższej konwencji.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1939 r. nr 37, poz. 249).

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 31 marca 1939 r.

w sprawie złożenia przez Danię dokumentu ratyfikacyjnego konwencji z dnia 29 maja 1933 r. o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych, oraz w sprawie przystąpienia Szwecji do powyższej konwencji.

Podaje się niniejszym do wiadomości, na podstawie komunikatów Rządu Włoskiego, że: 1) zgodnie z art. 11 konwencji o ujednostajnieniu niektórych prawideł, dotyczących zajęcia zabezpieczającego statków powietrznych, podpisanej w Rzymie dnia 29 maja 1933 r. (Dz. U. R. P. z 1937 r. Nr 74, poz. 540), złożony został Rządowi Włoskiemu dnia 31 stycznia 1939 r. w imieniu Rządu Duńskiego dokument ratyfikacyjny powyższej konwencji, przy czym ratyfikacja ta nie obejmuje Grenlandii; 2) zgodnie z art. 12 wymienionej konwencji złożone zostało Rządowi Włoskiemu dnia 31 stycznia 1939 r. w imieniu Rządu Szwedzkiego zawiadomienie o przystąpieniu do tej konwencji.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1939 r., nr 39, poz. 262).

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 31 marca 1939 r.

w sprawie stosowania na wyspie Cejlon międzynarodowej konwencji sanitarnej z dnia 12 kwietnia 1933 r. dotyczącej żeglugi powietrznej.

Podaje się niniejszym do wiadomości zgodnie z komunikatem Rządu Holenderskiego, że w wykonaniu postanowień art. 65 międzynarodowej konwencji sanitarnej, dotyczącej że-

żeglugi powietrznej, podpisanej w Hadze dnia 12 kwietnia 1933 r. (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 8, poz. 84), zostało złożone Rządowi Holenderskiemu w dniu 2 lutego 1939 r. przez Rząd Brytyjski zawiadomienie o stosowaniu powyższej konwencji na wyspie Cejlon.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1939 r. nr 40, poz. 267).

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 12 kwietnia 1939 r.

w sprawie wypowiedzenia konwencji, dotyczącej eksploatacji linii regularnej komunikacji powietrznej między Rzecząpospolitą Polską a Królestwem Rumunii, z dnia 9 maja 1930 r.

Podaje się do wiadomości, że zgodnie z art. 19 konwencji dotyczącej eksploatacji linii regularnej komunikacji powietrznej między Rzecząpospolitą Polską a Królestwem Rumunii, podpisanej w Warszawie dnia 9 maja 1930 r. (Dz U. R. P. z 1930 r. Nr 93, poz. 725), Rząd Rumuński wypowiedział powyższą konwencję w dniu 31 grudnia 1938 r.

Równocześnie z wyżej wymienioną konwencją wygaśnie układ dodatkowy do niej, podpisany w Bukareszcie dnia 2 maja 1931 r. (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr 71, poz. 680), zgodnie z art. 2 tegoż układu.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1939 r. nr 40, poz. 268).

WYCIĄG

z dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 25 maja 1939 r. o zmianie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o osobistych świadczeniach wojennych.

Na podstawie art. 55 ust. (1) ustawy konstytucyjnej i ustawy z dnia 13 maja 1939 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania dekretów (Dz. U. R. P. Nr 44, poz. 285) postanawiam co następuje:

Art. 1. W rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 października 1934 r. o osobistych świadczeniach wojennych (Dz. U. R. P. Nr 95 poz. 858) wprowadza się zmiany następujące:

. . . .

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Art. 4. (1) Do świadczeń osobistych obowiązani są wszyscy mieszkańcy Państwa płci obojga od ukończonych lat 17 do ukończonych lat 60 z wyjątkiem:

. . . .

6) funkcjonariuszów państwowych, pracowników przedsiębiorstw państwowych: „Polskie Koleje Państwowe" oraz „Polska Poczta, Telegraf i Telefon", pracowników Polskiego Monopolu Tytoniowego, Państwowego Monopolu Spirytusowego i Polskiego Monopolu Solnego, pracowników instytucyj ubezpieczeń społecznych i Funduszu Pracy z wyjątkiem lekarzy i personelu pomocniczo - sanitarnego, pracowników Francusko - Polskiego Towarzystwa Kolejowego S. A. w Paryżu, pracowników polskich przedsiębiorstw regularnej komunikacji powietrznej oraz pracowników lotnisk, otwartych do użytku publicznego, jak również pracowników obsługujących urządzenia przeznaczone do utrzymania bezpieczeństwa i porządku żeglugi powietrznej;

. . . .

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1939 r. nr 48, poz. 308).

KONWENCJA

między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Łotewską, dotycząca eksploatacji linii regularnej komunikacji powietrznej, podpisana w Rydze dnia 16 czerwca 1938 r.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

MY, IGNACY MOŚCICKI,

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tym wiedzieć należy, wiadomym czynimy:

Dnia szesnastego czerwca tysiąc dziewięćset trzydziestego ósmego roku podpisana została w Rydze między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Łotewskiej konwencja dotycząca eksploatacji linii regularnej komunikacji powietrznej o następującym brzmieniu dosłownym:

Przekład.

KONWENCJA

między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Łotewską o eksploatacji linii regularnej komunikacji powietrznej.

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

i

PREZYDENT REPUBLIKI ŁOTEWSKIEJ

ożywieni jednakowym pragnieniem uregulowania, ułatwienia i popierania komunikacyj powietrznych w obu krajach, na zasadzie Konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną z dnia 13 października 1919 r. postanowili zawrzeć w tym celu Konwencję i mianowali swymi odnośnymi pełnomocnikami:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej:

p. Jerzego KŁOPOTOWSKIEGO, Chargé d'affaires a. i. na Łotwie,

Prezydent Republiki Łotewskiej:

p. Janis'a TEPFERS'A, Generalnego Sekretarza w Ministerstwie Spraw Zagranicznych,

którzy, po wymianie swych pełnomocnictw, uznanych za dobre i sporządzone w należytej formie, zgodzili się na następujące postanowienia:

Art. 1.

Rząd Republiki Łotewskiej na wniosek Rządu Polskiego udzieli polskiemu przedsiębiorstwu żeglugi powietrznej, wyznaczonemu przez Rząd Polski, zezwoleń niezbędnych dla eksploatacji na terytorium łotewskim następujących linij komunikacji powietrznej:

1. Warszawa — Wilno (Kaunas) — Riga — Tallinn — Helsinki i z powrotem,
2. jednej linii tranzytowej ponad terytorium łotewskim z prawem lądowania w Rydze.

Szlak tej linii wyznaczony będzie następnie za wspólnym porozumieniem właściwych władz lotniczych Wysokich Umawiających się Stron.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej na wniosek Rządu Łotewskiego udzieli łotewskiemu przedsiębiorstwu żeglugi powietrznej, wyznaczonemu przez Rząd Łotewski, zezwoleń niezbędnych dla eksploatacji na terytorium polskim następujących linij komunikacji powietrznej:

dwóch linij tranzytowych ponad terytorium polskim, których szlaki i miejsca lądowania wyznaczone zostaną następnie za wspólnym porozumieniem właściwych władz lotniczych Wysokich Umawiających się Stron.

Przedsiębiorstwa, którym wyżej wymienione zezwolenia zostaną udzielone, będą mogły na liniach, na których otrzymają koncesję, poza przelotami regularnymi przewidzianymi w rozkładzie, dokonywać przelotów dodatkowych.

Art. 2.

Zakładanie linij lotniczych, przebiegających ponad terytoriami obu Wysokich Umawiających się Stron, innych niż te, o których jest mowa w artykule 1 niniejszej Konwencji, będzie mogło być dokonywane w drodze umowy pomiędzy obydwiema Wysokimi Umawiającymi się Stronami.

Wszystkie postanowienia niniejszej Konwencji będą miały zastosowanie również i do tych nowych linij lotniczych.

Art. 3.

Każda z Umawiających się Stron rezerwuje sobie prawo udzielenia zezwolenia na eksploatację linij wymienionych w artykule 1 w granicach swego terytorium, również i przedsiębiorstwom państw trzecich.

Art. 4.

Uprawnienia i obowiązki przedsiębiorstw lotniczych wyznaczonych, jak również i szczegółowe warunki eksploatacji linij wymienionych w artykule 1, zostaną określone w umowach zawartych:

a) przez Ministerstwo Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej z przedsiębiorstwem lotniczym łotewskim,

b) przez Ministerstwo Komunikacji Republiki Łotewskiej z przedsiębiorstwem lotniczym polskim.

Art. 5.

Obydwie Wysokie Umawiające się Strony poczynią każda na swym terytorium zarządzenia niezbędne w celu zapewnienia przedsiębiorstwom koncesjonowanym, w granicach możliwości i za zwrotem kosztów, korzystania z lotnisk, urządzeń bezpieczeństwa lotów i służb technicznych na liniach wymienionych w artykule 1.

Art. 6.

Obydwie Wysokie Umawiające się Strony zobowiązują się, w granicach obowiązujących ustaw i przepisów do zapewnienia przedsiębiorstwom koncesjonowanym ułatwień dla przyśpieszenia dokonywania formalności celnych i administracyjnych, dotyczących przewozu powietrznego osób, bagaży, towarów i przesyłek pocztowych.

Art. 7.

Samoloty przeznaczone do eksploatacji linij przewidzianych w artykule 1, silniki wbudowane do tych samolotów, części zapasowe (łącznie z silnikami zapasowymi), wszelkie przedmioty niezbędne do urządzenia samolotów lub do ich utrzymania, jak również i do eksploatacji linij wymienionych w artykule 1, będą zwolnione od cła i z chwilą ich wejścia na terytoria obu Państw, nie będą podlegały ograniczeniom wynikającym z przepisów o ruchu towarowym i dewizowym pod warunkiem, aby wszystkie przedmioty i materiały wyżej wymienione były wwiezione dla użytku czasowego i zostały w ciągu jednego roku odesłane z powrotem do kraju ich pochodzenia.

Ten okres użytkowania będzie mógł być przedłużony przez właściwe władze na wniosek przedsiębiorstwa koncesjonowanego.

Wyżej wymienione przedmioty będą pozostawały pod nadzorem władzy celnej i będą mogły być użyte jedynie na potrzeby eksploatacji linij lotniczych przewidzianych przez niniejszą Konwencję.

Przedmioty i materiały zużyte lub uszkodzone, od których w chwili wwozu nie uiszczono opłat celnych, winny być albo wywiezione z powrotem do kraju ich pochodzenia, albo oclone, albo zniszczone pod nadzorem urzędowym.

Przy cleniu tych przedmiotów i materiałów zastosowane będą wszystkie ulgi i ułatwienia dozwolone przez ustawodawstwo krajowe.

Podróżni w tranzycie bezpośrednim nie będą podlegali procedurze celnej, będą jednak pozostawali pod nadzorem celnym. Podróżni ci nie będą podlegali przepisom ograniczającym ruch dewizowy.

Bagaże, towary i przesyłki pocztowe w tranzycie będą pozostawały pod nadzorem celnym i będą wolne od wszelkich opłat celnych. Będą one również wolne od ograniczeń wynikających z przepisów o ruchu towarowym i dewizowym.

Książki, broszury, afisze, taryfy, katalogi i prospekty dotyczące reklamy i propagandy turystycznej, związanej z eksploatacją linij komunikacji powietrznej, w chwili wejścia na terytorium obu Umawiających się Stron korzystać będą z najlepszych warunków przyznanych państwu trzeciemu, w tym co dotyczy opłat celnych, warunków wwozu i zapłaty.

Art. 8.

W przypadku lądowania poza lotniskami celnymi dowódca samolotu, załoga i pasażerowie winni się poddać ustawom i przepisom obowiązującym na danym terytorium. Z drugiej strony, w razie lądowania przymusowego, lub innego wypadku, władze miejscowe zobowiązane są do udzielenia przedsiębiorstwom koncesjonowanym wszelkiej możliwej pomocy za zwrotem rzeczywistych kosztów.

Art. 9.

Przedsiębiorstwa koncesjonowane będą zobowiązane:

a) do przestrzegania postanowień Konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną z dnia 13 października 1919 r.,
b) do podporządkowania się ustawom i przepisom obowiązującym na odnośnych terytoriach obu Wysokich Umawiających się Stron,
c) do podawania do wiadomości na 14 dni przed rozpoczęciem okresu eksploatacyjnego właściwym władzom drugiej Umawiającej się Strony imiennej listy personelu latającego, typów i znaków rejestracyjnych samolotów będących w użytku na liniach wymienionych w artykule 1, jak również taryf, rozkładu lotów i ogólnych warunków przewozu,
d) do przedstawiania, w celu zaaprobowania przez właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony imiennej listy personelu zatrudnionego na terytorium tej Strony,
e) do przedstawiania właściwym władzom zaświadczeń o ubezpieczeniu od odpowiedzialności, wynikającej z umowy o przewóz.

Każda Umawiająca się Strona uzna zaświadczenie wystawione przez właściwą władzę drugiej Umawiającej się Strony za wystarczający dowód gwarancji ubezpieczeniowej.

Art. 10.

Każde przedsiębiorstwo koncesjonowane będzie upoważnione do wyznaczenia na terytorium drugiej Umawiającej się Strony przedstawiciela, posiadającego przynależność państwową kraju przedsiębiorstwa.

Art. 11.

Przedsiębiorstwa koncesjonowane zobowiązane będą do przewożenia poczty na warunkach określonych przez umowy, które zostaną zawarte pomiędzy tymi przedsiębiorstwami, a władzami pocztowymi obu krajów.

Art. 12.

Przedsiębiorstwa koncesjonowane nie będą mogły odstąpić swych koncesyj ani w całości, ani częściowo innym przedsiębiorstwom.

Każda z Umawiających się Stron rezerwuje sobie prawo wyznaczenia w każdym czasie innego, krajowego przedsiębiorstwa żeglugi powietrznej dla zastąpienia przedsiębiorstwa wyznaczonego uprzednio. W tym przypadku koncesja udzielona utraci swą ważność i nowa koncesja analogiczna zostanie niezwłocznie wydana dla nowego przedsiębiorstwa. Przedsiębiorstwo odwołane przez swój Rząd nie będzie miało z tego tytułu prawa żądania od drugiej Umawiającej się Strony żadnego odszkodowania.

Art. 13.

W przypadku wykroczenia przeciw postanowieniom niniejszej Konwencji przeciw przepisom, mającym na celu ochronę bezpieczeństwa lub publicznoprawnym, każda z Umawiających się Stron będzie mogła żądać odwołania winnych pracowników. W przypadku powtórzenia się wykroczeń, lub w razie wykroczeń poważnych Strona będzie mogła zażądać odwołania samego przedsiębiorstwa.

Art. 14.

W przypadku gdyby jedna z Umawiających się Stron przestała należeć do Konwencji w sprawie uregulowania żeglugi powietrznej z dnia 13 października 1919 r., obecna Konwencja zachowa swą ważność, lecz będzie mogła być poddana rewizji.

Art. 15.

Spory, wynikłe z zastosowania niniejszej Konwencji, które nie mogłyby być rozstrzygnięte ugodowo w drodze rozmów bezpośrednich pomiędzy właściwymi władzami, poddane będą do rozstrzygnięcia procedurze przewidzianej przez Konwencję Koncyliacyjną i Arbitrażową pomiędzy Polską, Estonią, Finlandią i Łotwą, podpisaną w Helsingforsie dnia 17 stycznia 1925 r.

Art. 16.

Niniejsza konwencja zostanie ratyfikowana i dokumenty ratyfikacyjne zostaną wymienione w Warszawie w możliwie najkrótszym okresie czasu.

Wejdzie ona w życie dnia trzydziestego po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych i pozostanie w mocy przez okres lat sześciu. Jeżeli po upływie tego okresu żadna z Wysokich Umawiających się Stron nie wypowie Konwencji na 12 miesięcy naprzód, pozostaje ona w mocy przez milczące odnowienie na nowy okres lat 6 i tak dalej.

Jednak, każda z Wysokich Umawiających się Stron ma prawo do zawiadomienia Drugiej, co najmniej na 12 miesięcy przed końcem pierwszego trzechlecia sześcioletniego okresu o swoim życzeniu przystąpienia do rewizji niniejszej Konwencji. Jeżeli po tej propozycji rewizji, porozumienie nie zostanie osiągnięte na 6 miesięcy przed końcem wymienionego okresu lat 3, każda z Wysokich Umawiających się Stron będzie mogła wypowiedzieć niniejszą Konwencję na 9 miesięcy naprzód.

Poza tym niniejsza Konwencja będzie mogła być w każdej chwili zrewidowana za zgodą obu Stron.

Sporządzono w Rydze w dwóch egzemplarzach dnia 16 czerwca 1938 r.

Na dowód czego Pełnomocnicy podpisali Konwencję niniejszą i wycisnęli na niej swoje pieczęcie.

Jerzy Kłopotowski (L. S.)   *Tepfers* (L. S.)

Zaznajomiwszy się z powyższą konwencją uznaliśmy ją i uznajemy za słuszną zarówno w całości, jak i w każdym z postanowień w niej zawartych; oświadczamy, że jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona i przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 18 lutego 1939 r.

(—) *I. Mościcki*

L. S.

Prezes Rady Ministrów:
(—) *Sławoj Składkowski*

Minister Spraw Zagranicznych:
(—) *Beck*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1939 r. nr 49, poz. 315).

OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 25 maja 1939 r.

w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych konwencji między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Łotewską, dotyczącej eksploatacji linii regularnej komunikacji powietrznej, podpisanej w Rydze dnia 16 czerwca 1938 r.

Podaje się niniejszym do wiadomości, że zgodnie z art. 16 konwencji między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Łotewską dotyczącej eksploatacji linii regularnej komunikacji powietrznej, podpisanej w Rydze dnia 16 czerwca 1938 r., dokumenty ratyfikacyjne powyższej konwencji wymienione zostały w Warszawie dnia 29 kwietnia 1939 r.

Minister Spraw Zagranicznych: *Beck*

(Przedruk z Dz. U. R. P. z 1939 r. nr 49, poz. 316).

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 7 kwietnia 1939 r.

o kolejności obowiązkowego dostarczania samolotów na rzecz wojska w czasie pokoju przez właścicieli prywatnych statków powietrznych.

Na podstawie art. 4 ust. 3 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 listopada 1927 r. o obowiązku dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz. U. R. P. Nr 102, poz. 883) oraz § 4, 5 i 9 rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 marca 1930 r., wydanego w porozumieniu z Ministrami: Komunikacji, Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Robót Publicznych o obowiązku dostarczania samolotów jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz. U. R. P. Nr 26, poz. 230) ustalam następującą kolejność obowiązkowego dostarczania samolotów na rzecz wojska w czasie pokoju w r. 1939.

Lp.	Właściciel samolotu	Samolot	
		zn. rej.	nr. rej.
1	2	3	4
	PORT LOTNICZY WARSZAWA		
1	Zenon Dregier	SP—ACX	89
2	Andrzej Strakacz	SP—ADX	80
3	Lucjan Święszkowski	SP—AFK	125
4	Aeroklub Warszawski	SP—AJB	178
5	Wacław Szukiewicz	SP—AKD	546
6	Aeroklub Warszawski	SP—AKW	281
7	„	SP—AMD	244
8	Aer. Rzeczypospolitej Polskiej	SP—ANE	261
9	„	SP—ARP	209
10	Aeroklub Warszawski	SP—BCC	500
11	Firma Jan Herse	SP—BCE	513
12	Aeroklub Warszawski	SP—BFC	554
13	Doświadczalne Warsztaty Lotn.	SP—BFK	556
14	Firma Jan Herse	SP—BFM	611
15	Kazimierz Ziembiński	SP—BFR	631
16	Aeroklub Warszawski	SP—BFW	639
17	Firma Jan Herse	SP—BFX	742
18	Klub Lotniczy „Lot"	SP—BKJ	649
19	Aeroklub Warszawski	SP—BKK	658
20	„	SP—BKW	690
21	„	SP—BKX	670
22	„	SP—BLC	738
23	„	SP—BLJ	764
24	Firma Jan Herse	SP—BLK	679
25	„	SP—BLL	680
26	Aeroklub Warszawski	SP—BLN	695
27	„	SP—BLO	696
28	„	SP—BLP	722
29	„	SP—BMD	729
30	„	SP—BMT	727
31	Doświadczalne Warszt. Lotnicze	SP—BNM	768
32	Aeroklub Warszawski	SP—KTT	716
33	Polskie Zakłady Philips	SP—PZP	614
34	Tadeusz Pruszkowski	SP—TUR	41
35	Firma E. Wedel	SP—WDL	613
	PORT LOTNICZY KATOWICE		
1	Aeroklub Śląski	SP—ADY	81
2	„	SP—AFO	134
3	„	SP—AMU	276
4	„	SP—ANM	284
5	„	SP—BKS	667
6	„	SP—BKT	668
7	„	SP—BKU	671
8	„	SP—BLS	701
9	„	SP—BMC	715
	PORT LOTNICZY WILNO		
1	Aeroklub Wileński	SP—AEE	108
2	„	SP—AOD	314
3	„	SP—BGS	758
4	„	SP—BKM	721
5	„	SP—BKZ	739
6	„	SP—BLU	702
7	„	SP—BMH	691
	PORT LOTNICZY KRAKÓW		
1	Aeroklub Krakowski	SP—AFF	121
2	„	SP—AFN	156
3	„	SP—AKR	552
4	„	SP—ALN	243
5	Dr Kazimierz Michalik	SP—AMW	285
6	Aeroklub Krakowski	SP—BGY	638
7	„	SP—BLM	694
	PORT LOTNICZY TORUŃ		
1	Aeroklub Pomorski	SP—AGY	138
2	„	SP—BGU	759
3	„	SP—BLD	754
4	„	SP—BLE	753
5	„	SP—BMP	710
6	Stanisław Zieliński	SP—JOA	723
7	Aeroklub Pomorski	SP—PZO	760

1	2	3	4
	PORT LOTNICZY POZNAŃ		
1	Zygmunt Mielżyński Kurnatowski	SP—AHD	158
2	Margot Fischer v. Mollard	SP—ALK	222
3	Aeroklub Poznański	SP—ALR	228
4	„	SP—ALS	229
5	„	SP—ANL	283
6	„	SP—BFT	637
7	„	SP—BGT	757
8	„	SP—BKL	712
9	„	SP—BLT	707
10	Skórzewski Bernard	SP—BSZ	278
	PORT LOTNICZY BIAŁA PODLASKA		
1	Zygmunt Przeorski	SP—ADD	771
2	Aeroklub Podlasko-Poleski	SP—BFY	634
3	„	SP—BKD	643
	PORT LOTNICZY RUMIA		
1	Aeroklub Gdański	SP—AJO	186
2	Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej	SP—ALY	241
3	Aeroklub Gdański	SP—ANB	254
4	„	SP—BAT	447
5	„	SP—BKE	644
6	„	SP—BKF	645
7	„	SP—BLZ	706
8	„	SP—BML	693
9	„	SP—SPW	699
	PORT LOTNICZY LWÓW		
1	Aeroklub Lwowski	SP—AKZ	211
2	„	SP—ALB	214
3	„	SP—ALC	330
4	„	SP—BFG	558
5	„	SP—BFH	559
6	Kajetan Czarkowski Golejewski	SP—BFJ	610
7	Aeroklub Lwowski	SP—BGK	647
8	„	SP—BKH	648
9	„	SP—BLX	704
10	„	SP—BLY	705
11	„	SP—BMA	713
12	„	SP—BMJ	692
13	„	SP—BOB	774
	PORT LOTNICZY ŁÓDŹ		
1	Aeroklub Łódzki	SP—ALX	31
2	„	SP—AMT	247
3	„	SP—BLW	703
	PORT LOTNICZY BIELSKO		
1	Doświadczalne Warsztaty Lotnicze	SP—BFD	560
	PORT LOTNICZY PÓŁWIESK		
1	Jan Rudowski	SP—HZM	711
	PORT LOTNICZY TRZEBIEŃ		
1	Stanisław Zamoyski	SP—ZAM	744
	PORT LOTNICZY MASŁÓW K/KIELC		
1	Otmar Zygmunt Kwieciński	SP—OKW	776

Samoloty będące przedmiotem świadczeń mają być dostarczane na podstawie nakazów (wzory Nr 1 do § 14 i Nr 2 do § 16 rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 marca 1930 r., Dz. U. R. P. Nr 26, poz. 230), przesyłanych na piśmie za pokwitowaniem właścicielom statków powietrznych.

Właścicielom samolotów, podlegających świadczeniom na rzecz wojska w czasie pokoju na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 listopada 1927 r. o obowiązku dostarczania środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju (Dz. U. R. P. Nr 102, poz. 883), a które nie są wpisane do Państwowego Rejestru Statków Powietrznych lub zostały wpisane do tego rejestru po dniu 31 grudnia 1938 r., mogą być wydawane nakazy dostarczania samolotów z pominięciem wyżej ustalonej kolejności.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Komunikacji:
(—) *Ulrych.*

(Przedruk z Monitora Polskiego z 1939 r. nr 89, poz. 202).

OBWIESZCZENIE MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr L. B. I/61/12/39

z dnia 25 kwietnia 1939 r.

o czasowym zamknięciu do użytku publicznego lotniska w Grodnie.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, iż na podstawie przepisów § 26 ust. (3) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz.U.R.P. Nr 18, poz. 142), zarządziło zamknięcie do użytku publicznego, od dnia 20 kwietnia 1939 r. aż do odwołania lotniska w Grodnie, otwartego zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji Nr L. II/219/1 z dnia 21 marca 1934 r. (Monitor Polski Nr 81 z dnia 9 kwietnia 1934 r.).

p. o. Dyrektora Departamentu:
(—) *Inż. F. Wieden,*
Pułkownik-pilot.

(Przedruk z Monitora Polskiego z 1939 r. nr 102, poz. 236).

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój nr 27, tel. 552.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój nr 123, II p., tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa nr 107765. 31.V.39. 2400.